



No. 4-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第2回

一般国道483号

わ だ や ま よ う か

和田山八鹿道路

【再評価】

平成23年9月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

1. 事業の概要

事業の目的

- 地域連携の強化
- 災害時における交通の確保
- 救急医療への支援
- 交通混雑の緩和及び交通安全の確保

事業の概要、進捗状況

| | |
|--------|--------------------------------------|
| 区間 | (起) 兵庫県養父市八鹿町高柳 (終) 兵庫県朝来市和田山町市御堂 |
| 道路延長 | L=13.7km |
| 構造規格 | 第1種第3級 |
| 設計速度 | 80km/h |
| 車線数 | 4車線 |
| 標準幅員 | W=22.0m |
| 計画交通量 | 15,600台/日 |
| 全体事業費 | 1,011億円 |
| 事業化 | 平成9年度 |
| 都市計画決定 | 平成12年3月 |
| 用地着手 | 平成13年度 |
| 事業進捗率 | 約50% (平成23年3月末現在) |
| 用地取得率 | 100% (面積ベース、同上) |

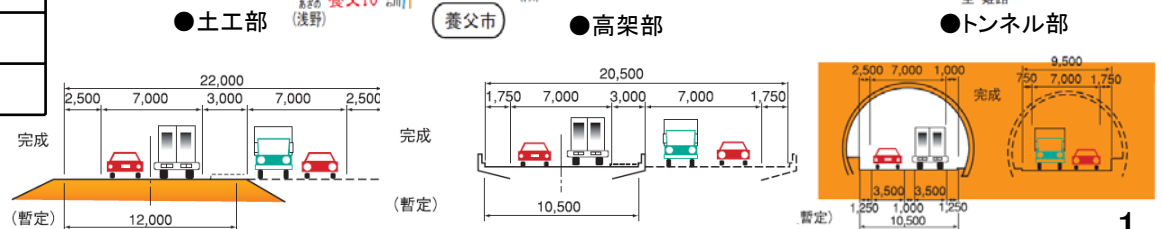
位置図



一般国道483号
和田山八鹿道路
L=13.7km



標準断面図



2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量の変化等)

- 但馬地域の高規格道路の整備率は約39%と低い。
- 但馬地域の移動交通手段は自動車交通に依存。
- 並行路線の一般国道9号の交通量は、観光シーズンでは約20千台／日で推移しており、交通容量を超過。

■ 高規格道路の整備状況

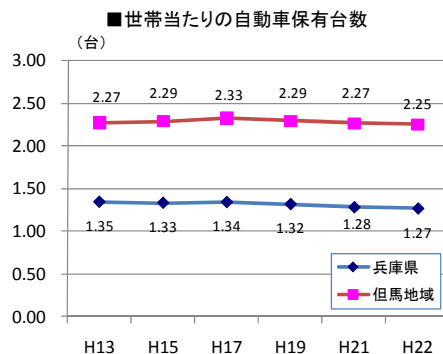
但馬地域の高規格道路整備率
約44km/113km 【約39%】



■ 自動車交通に依存

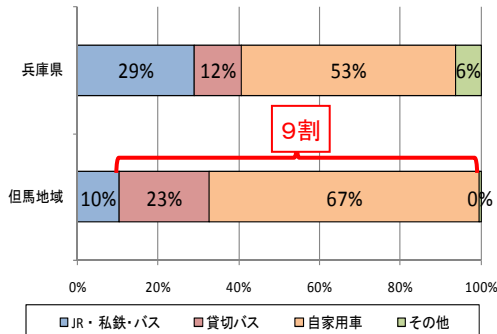
- ① 1世帯あたりの自動車保有台数は**2台以上**
- ② 入込客の**約9割**の人が自動車を利用

① 自動車保有台数の推移



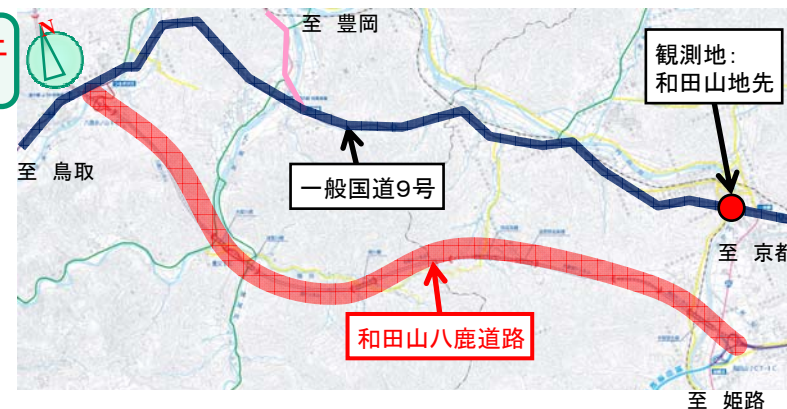
出典: 兵庫県内:市区町別主要統計指標(兵庫県)

② 利用交通機関別入込数

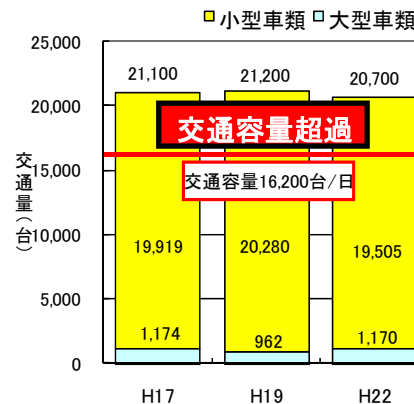


出典: 平成21年度兵庫県観光客動態調査

■ 並行路線(一般国道9号)の交通量



【観光シーズン(8月)の交通量推移】



出典: H17: 交通センサス
H19以降: 自動測定機

和田山八鹿道路アンケート【設問】
早く整備して欲しいですか
・整備して欲しい: 約88%
・整備は必要ない: 約12%
【理由】
但馬地域に早く到着できるからの回答が概ね8割以上

但馬地域を自動車で行った方へのWEBアンケート調査より(H22年度 豊岡事務所調べ)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(地域連携の強化による地域活性化)

■舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路と連携した広域ネットワークを形成することにより、所要時間が短縮し、地域経済の基盤形成及び活性化を支援。

【広域ネットワークの形成】



但馬地域はズワイガニ漁獲量 H22全国シェア第1位 (上の写真は豊岡市の津居山港)

水産加工関係者の声(H22ヒアリング)

道路整備により「出荷先、出荷範囲の拡大に期待」

ズワイガニ漁獲量全国シェア

| 順位 | 都道府県名 | 漁獲量(100t) | シェア(%) |
|----|-------|-----------|--------|
| 1 | 兵庫県 | 14 | 30% |
| 2 | 鳥取県 | 12 | 26% |
| 3 | 石川県 | 6 | 13% |
| 4 | 福井県 | 5 | 11% |
| 5 | 北海道 | 2 | 4% |
| 5 | 新潟 | 2 | 4% |
| 5 | 島根 | 2 | 4% |
| 計 | | 46 | |

出典:平成22年漁業・養殖業生産統計年報(暫定値)

【但馬地域には年間約1千万人の観光入込み客数がある】

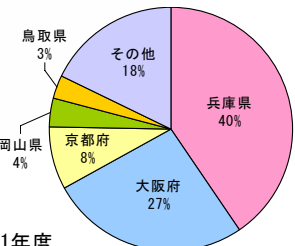


養父市商工会の声(H22ヒアリング)

「観光産業としては、所要時間が大幅に改善され、人、もの、金、情報の流れが良くなり、経済効果に期待」



観光客の出発地 ~但馬地域への観光~



出典: 但馬の観光(H22年度版) 但馬県民局地域制作室 産業観光課

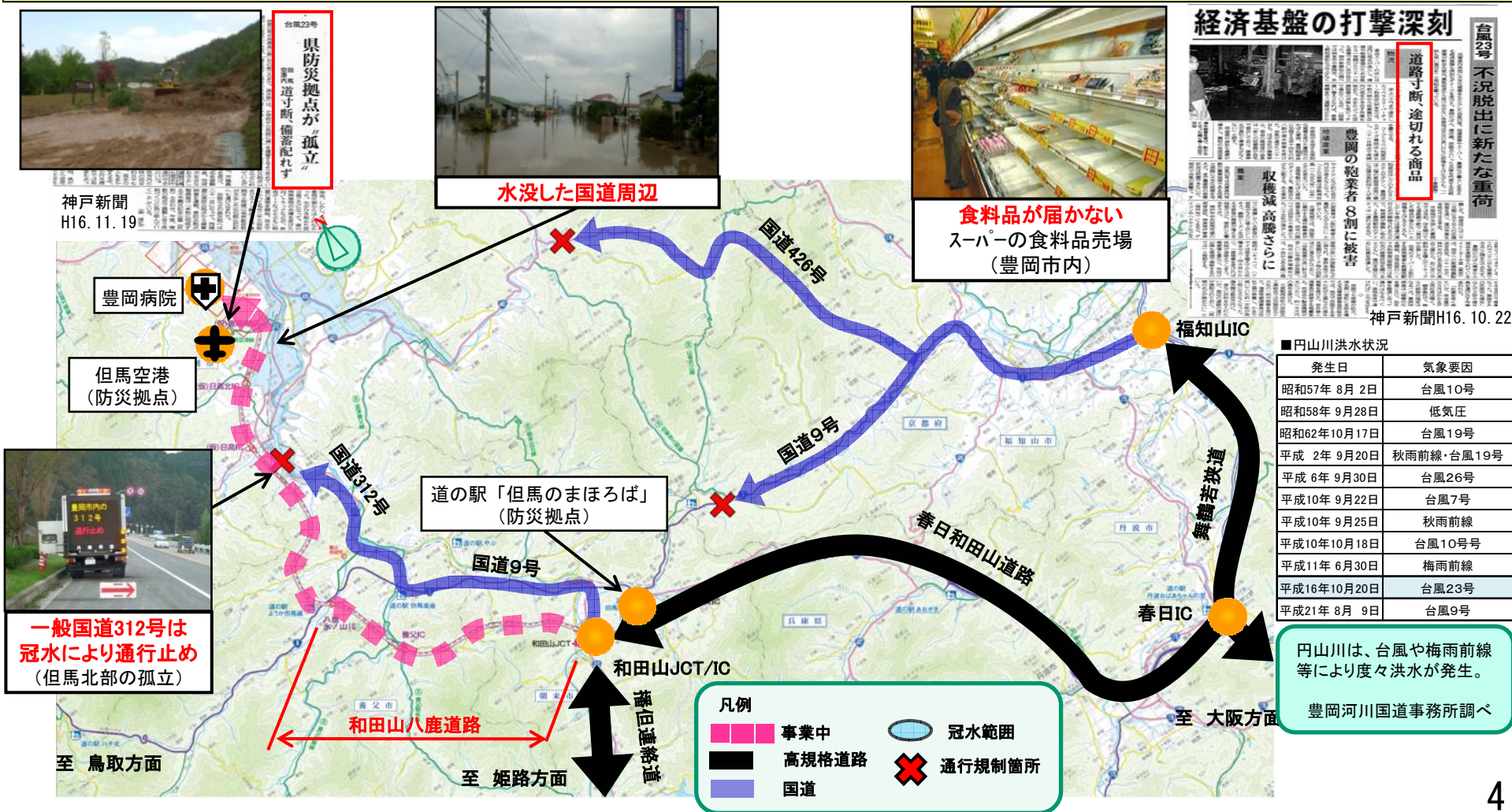
出典: H21年度観光交通に関するアンケート調査(豊岡河川国道事務所調べ)

出典: 豊岡河川国道事務所調べ

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(災害時等における代替路の確保)

- 平成16年10月の台風23号の水害では、唯一の幹線緊急輸送路である一般国道312号が通行止。
- 幹線道路の通行止めにより被災地に食料も届かず、但馬唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院までの交通も遮断。
- 北近畿豊岡自動車道は、災害時における物資輸送や緊急搬送の為の代替路として機能。



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(救急医療への支援)

- 朝来市消防本部から但馬地域唯一の第3次救急医療機関(豊岡病院)までの搬送距離は約35kmもあり、現状では搬送時間に約1時間を要する。
- 災害等で一般国道312号が通行規制された場合、豊岡病院までの代替路が確保されていない状況である。
- 北近畿豊岡自動車道の整備により第3次救急医療機関へのアクセスが向上し、救急医療における救命率向上に寄与。

【第3次救急医療施設(豊岡病院)までの30分到達圏】

出典：豊岡河川国道事務所調べ



▲ 昨年4月に就航しましたドクターヘリの出動は、年間847回を数え、日本一の出動回数を記録しました。また、悪天候をカバーするために、同年12月にはドクターカーの運行も開始し、命のリレーシステムはさらに強固なものとなりました。1人でも多くの命を救い、後遺症を軽減させることを目標に、地域の救急医療の向上を目指します。

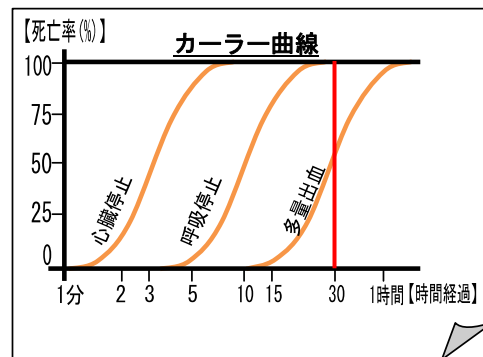
【平成22年度】

総要請件数：847件(全国最多)
天候不良による未出動：12件

出典：公立豊岡病院広報紙 第39号
(ほすびたる2011年7月)

- 凡例
- 豊岡病院まで現状の30分圏
 - 豊岡病院まで将来の30分圏
 - ドクターカーを利用した場合の将来の30分圏
 - ドクターヘリの運航範囲

■ 緊急時の生存率



出典：カーラー「緊急事態における経過時間と死亡率の関係」(1981)

多量出血の場合、緊急時の輸送時間が60分になると、生存率は10%と極めて低く、30分以内(50%の生存率)の搬送が必要とされています。

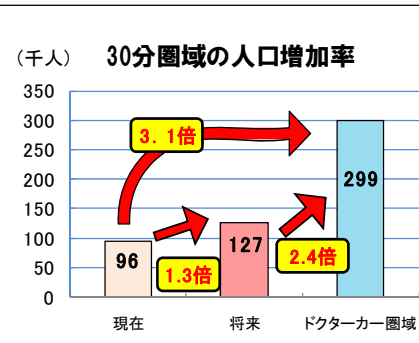
● ドクターカーについて

ドクターヘリは、医療過疎が問題となっている但馬地域で救命医療に成果を実証していますが、有視界飛行のために夜間や悪天候では出動できず、その補完としてドクターカーの運営がH22年12月5日より開始されました。

カーの出動件数は、開始からH23年7月末までに122回。道路整備を実施することによりドクターカーシステムによる地域の救命率が向上することが期待されます。



■ 豊岡病院からの30分時間圏域カバー人口



※北近畿豊岡自動車道及び鳥取豊岡宮津道路供用時

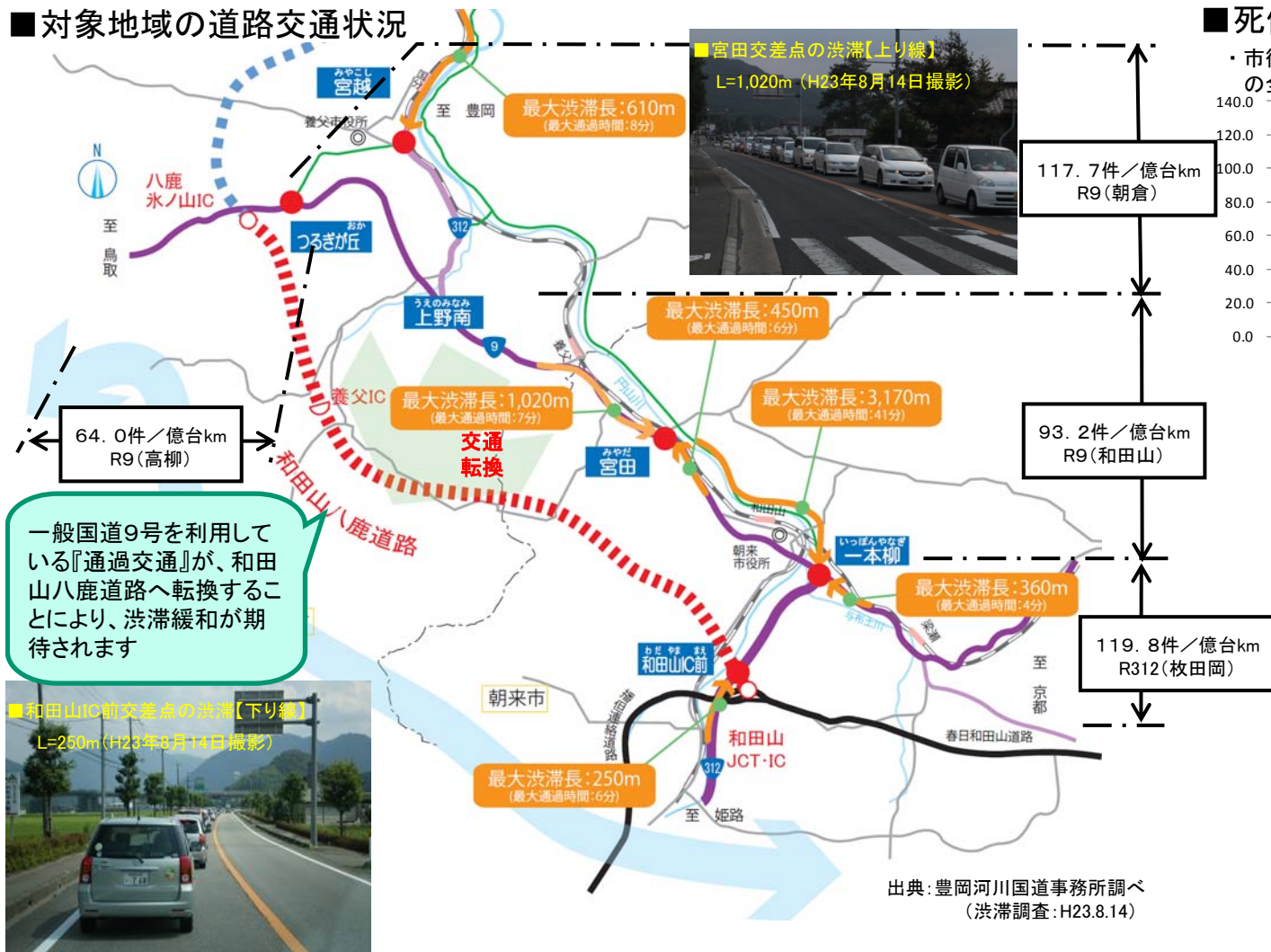
出典：豊岡河川国道事務所

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通混雑の解消及び交通安全の向上)

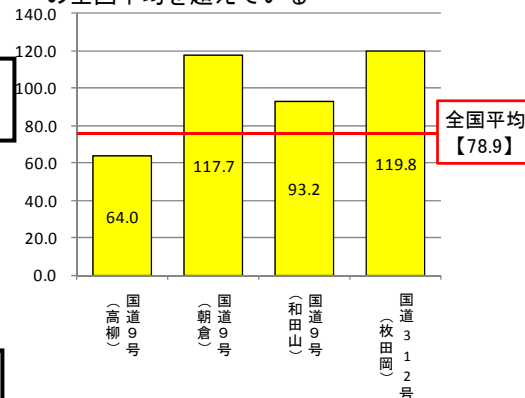
- 一般国道9号では、観光シーズン等には著しい混雑が発生。
- 和田山八鹿道路の整備により交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待。
- 交通の分散により、現道の交通事故減少が期待。

■ 対象地域の道路交通状況



■ 死傷事故率

・ 市街地を通過する区間では、一般幹線道路の全国平均を超えている



平成21年度 道路管理者別・交通事故分析データ
出典: (財)交通事故総合分析センター



2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

■ 事業全体

| 便益(B) | 走行時間短縮便益 | 走行経費減少便益 | 交通事故減少便益 | 総便益 | 費用便益比(B/C) |
|-------|----------|----------|----------|---------|------------|
| | 947億円 | 153億円 | 73億円 | 1,173億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | |
| | 964億円 | | 78億円 | 1,042億円 | |

■ 算出条件等

基準年 : 平成23年度
 検討期間 : 50年間
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%
 交通量の推計時点 : 平成42年度
 推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス

適用した費用便益分析

マニュアル : 平成20年11月版
 事業費 : 1,011億円
 維持管理費 : 35百万円/km
 作成主体 : 近畿地方整備局

■ 残事業

| 便益(B) | 走行時間短縮便益 | 走行経費減少便益 | 交通事故減少便益 | 総便益 | 費用便益比(B/C) |
|-------|----------|----------|----------|---------|------------|
| | 947億円 | 153億円 | 73.0億円 | 1,173億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | |
| | 295億円 | | 78億円 | 373億円 | |

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

2. 事業の必要性等に関する視点

4) 地域における計画等

■ 地域における計画

和田山八鹿道路を含む北近畿豊岡自動車道は、下記の計画に位置づけられています。

- ◆ 21世紀兵庫長期ビジョン (平成13年2月)
- ◆ 養父市総合計画 (平成18年3月)
- ◆ 第1次朝来市総合計画 (平成19年3月)
- ◆ 豊岡市都市計画マスタープラン (平成20年3月)

■ これまでの経緯

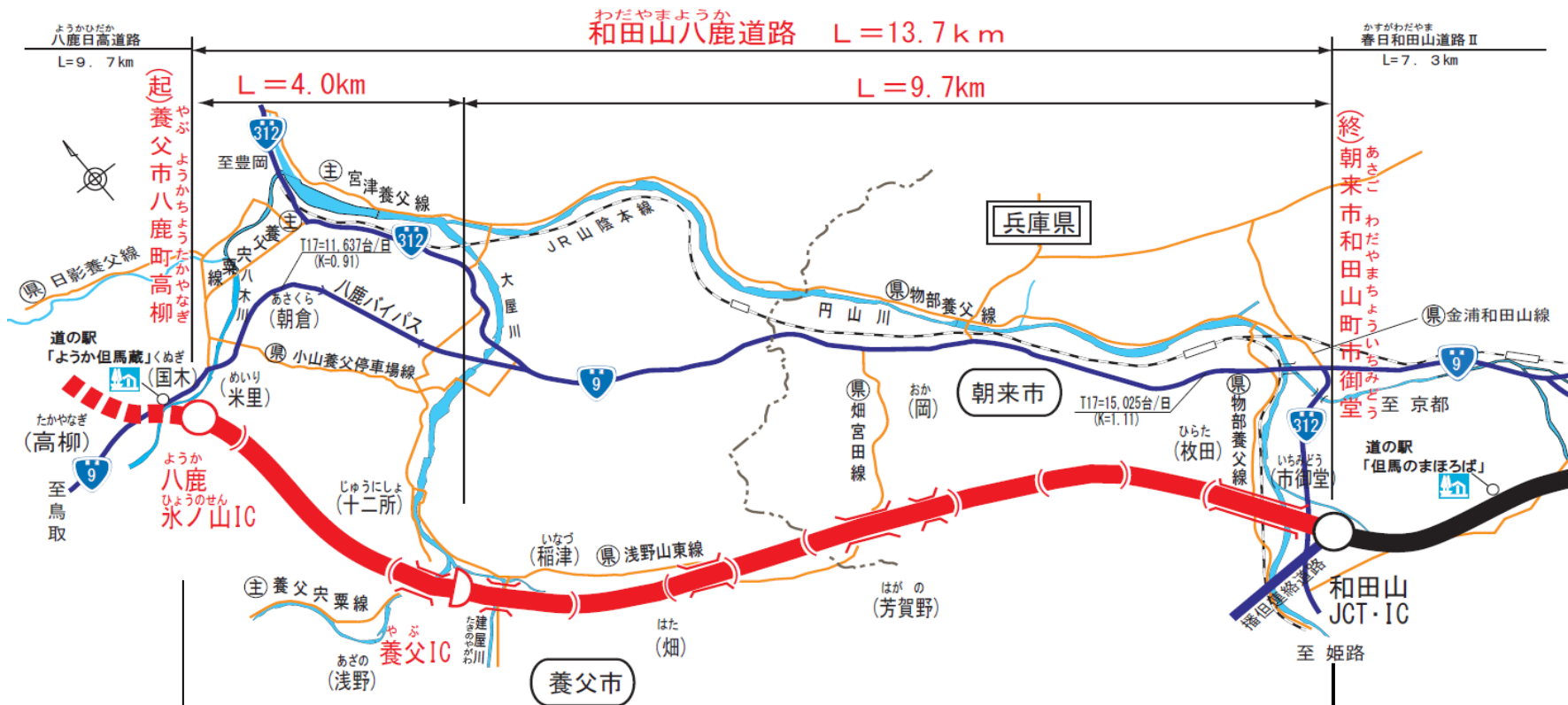
- ◆ 昭和63年10月 北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会 設立
・構成メンバー 豊岡市、養父市、朝来市、新温泉町、香美町、篠山市、丹波市の各首長および議長
- ◆ 平成3年5月 兵庫但馬地域国道連絡会 設立
・構成メンバー 豊岡市、養父市、朝来市、新温泉町、香美町の各首長および議長
- ◆ 平成6年1月 南但馬北近畿豊岡自動車道整備推進協議会 設立
・構成メンバー 養父市、朝来市の各首長および議長
- ◆ 平成16年7月 北近畿豊岡自動車道早期実現養父市民会議 設立(市町村合併後に再発足)
- ◆ 平成17年6月 北近畿豊岡自動車道早期実現豊岡市民会議 設立(市町村合併後に再発足)
- ◆ 平成17年7月 北近畿豊岡自動車道早期実現朝来市民会議 設立(市町村合併後に再発足)

(最近の動向)

- ・平成7年5月～平成23年の毎年7月に、『北近畿豊岡自動車道早期実現促進大会』を開催し、関係機関に対して北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望

3. 事業進捗の見込みの視点

■和田山八鹿道路は、平成23年度の暫定2車線供用を目指して事業を推進していましたが一部トンネル工事において岩質が脆弱なため岩盤崩落が発生し、その対策に約8ヶ月を要したため、平成24年11月頃の開通となる見込みです。

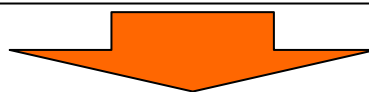


| | |
|----|----------------------|
| 区間 | 13.7km |
| 用地 | 取得済 H13~H22年度 (100%) |
| 工事 | 工事推進中 |

※用地進捗率は平成23年3月末の面積ベース

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

高規格幹線道路である北近畿豊岡自動車道の一部を形成する和田山八鹿道路の計画は、近隣域との地域連携や緊急搬送への支援、災害時の代替道路、一般国道9号の交通混雑の緩和や交通安全の確保等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺的环境や景観の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

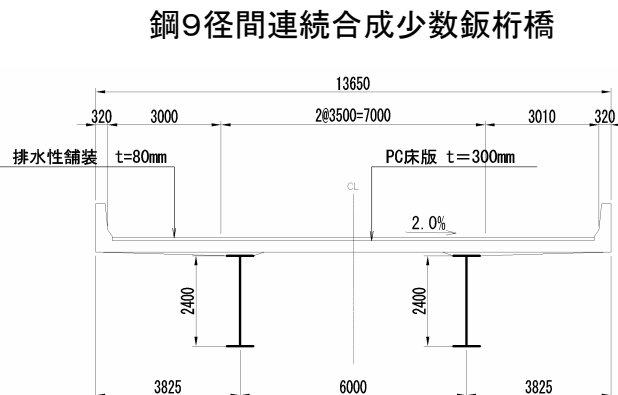


連結コンポ橋は、主桁をプレキャストセグメント工法で製作し、床版はプレキャストPC板を使用してPC合成床版とした合成桁に変更することにより、現場作業の省力化、工期短縮によるコスト縮減を実施しました。その他にも円山川からの河道掘削土を八鹿氷ノ山ICなどの盛土に流用するなど資源の有効利用及びコスト縮減に努めております。今後も、新技術・新工法を活用し、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

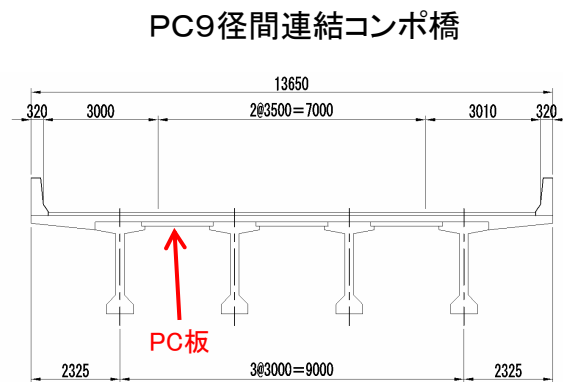
■位置図



■見直し前



■見直し後



5. 関係自治体の意見

■兵庫県知事

平成23年9月13日 土第1313号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

一般国道483号北近畿豊岡自動車道(約70km)は、県の重要施策である「高速道六基幹軸」の日本海太平洋軸を構成しており、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び鳥取豊岡宮津自動車道と結節することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。

また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。和田山八鹿道路の2車線供用により、北近畿豊岡自動車道全線の約7割が供用することとなるが、関西都市圏から豊岡中心市街地や但馬海岸等へは、八鹿以北で混雑の著しい国道312号等の一般道路を経由せざるを得ない状況にある。

このような中、昨年10月には山陰海岸ジオパークが世界ジオパークネットワークに加盟認定され、環日本海地域と関西都市圏との結びつきはこれまで以上に重要となっている。

このため、北近畿豊岡自動車道は、県が進めている鳥取豊岡宮津自動車道との結節が不可欠であり、本道路の平成24年秋の2車線供用と合わせて、八鹿日高道路、日高豊岡南道路の事業推進、さらには豊岡道路についても、早期に都市計画決定手続きに着手できるようお願いしたい。

6. 対応方針(原案)

一般国道483号 和田山八鹿道路

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・但馬地域の高規格道路の整備率は約39%と低く移動手段は自動車交通に依存している。
- ・舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路と連携した広域ネットワークを形成することにより地域経済の基盤形成及び活性化が期待できる。
- ・台風等の水害により幹線道路が通行止めとなり交通が遮断された結果、物資輸送が停滞。整備により、災害時のリダンダンシーが確保できる。
- ・朝来市消防本部から第3次救急医機関まで約35kmの距離を約1時間を要しているが、整備によりアクセスが改善され救命率の向上が期待できる。
- ・現道では観光シーズンにおいて交通混雑が発生しており、整備により交通混雑の緩和及び交通事故減少などの交通安全の確保が期待できる。
- ・費用便益比(B/C)は事業全体で1.1。残事業で3.1。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・和田山八鹿道路は、平成9年度に事業化し、これまで工事を推進。
- ・平成23年度の暫定2車線供用を目指して事業を推進していたが、トンネル工事にて岩盤崩落が発生したため平成24年11月頃の開通となる見込み。

和田山八鹿道路は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



No. 4-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第2回

一般国道483号
わだやまようか
和田山八鹿道路
【再評価】

平成23年9月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【 参考資料 】

事業名：一般国道483号 和田山八鹿道路（道路種別：高規格幹線道路）

平成23年度 第2回事業評価監視委員会

事業化年度：平成9年度

| | 前回評価時 | 今回評価 | (主な変更点) |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 平成21年3月 | 平成23年9月 | |
| 再評価理由 | 事業採択後10年が経過した時点で継続中 | 再評価後3年間が経過 | |
| 事業諸元 | 延長:13.7km 幅員:22.0m 種級:第1種第3級 設計速度:80km/h 車線数:4車線 | 同左 | ・変更なし |
| 全体事業費 | 1,011億円 | 同左 | ・変更なし |
| 進捗状況 | 進捗率(事業費)約19% 用地取得率(面積)約99% 供用延長:0km | 進捗率(事業費)約50% 用地取得率(面積)約100% 供用延長:0km | ・進捗率(事業費)で約31%進捗 用地買収は完了 |
| 進捗率(事業費) | 約19% | 約50% | 約31%進捗 |
| 費用対効果B/C | 1.1 (残事業1.5) | 1.1 (残事業3.1) | ①将来交通量需要推計の見直し(事業化ネット)(H22) ②前回推計に用いたOD表(H17センサスペース) ③評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H23)等 |
| 備考 | <p>・和田山八鹿道路は、平成9年度に事業化し、これまで工事を推進。 ・平成23年度の暫定2車線供用を目指して事業を推進していたが、トンネル工事にて岩盤崩落が発生したため平成24年11月頃の開通となる見込み。</p> | | |

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

| | |
|------|----------------|
| 事業名 | 国道483号 和田山八鹿道路 |
| 事業主体 | 近畿地方整備局 |

●事業採択の前提条件を確認するための指標

| | | 指 標 | 指標チェックの根拠 |
|------|--------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 前提条件 | 事業の効率性 | ■ 便益が費用を上回っている | 全事業：費用便益比 (B/C) = 1.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 131億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 4.6%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 800億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 14.9%) |

●事業の効果や必要性を評価するための指標

| 政策目標 | | 指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更) | 指標チェックの根拠 |
|-------|-------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 活力 | 円滑なモビリティの確保 | ● 並行区間等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率 | 区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 66162万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 203万人・時間/年 (143554万人・時間/年 ⇒ 143350万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 国道427号 物部養父線 宮津養父線 金浦和田山線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 156万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 7割削減 |
| | | □ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される | |
| | | ■ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる | 全但特急バス |
| | | □ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる | |
| | | □ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる | |
| | 物流効率化の支援 | □ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる | |
| | | ■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる | 但馬地域 (ズワイガニ、岩津ねぎ)、主な出荷先 京阪神地域 |
| | 都市の再生 | □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である | |
| | | □ 三大都市圏の環状道路を形成する | |
| | | □ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり | |

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 国土・地域ネットワークの構築 | <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する | 豊岡市～舞鶴市間を結ぶ北近畿豊岡自動車道、近畿自動車道敦賀線の一部を構成する |
| | | <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する | |
| | | <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる | |
| | 個性ある地域の形成 | <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する | |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する | 城崎温泉(年間観光客入込数:761千人/年 H21年) |
| | | <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である | |
| 2. 暮らし | 安全で安心できるくらしの確保 | <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる | 朝来市～公立豊岡病院(所要時間:58分→55分) |
| 3. 安全 | 安全な生活環境の確保 | <input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる | |
| | 災害への備え | <input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり | |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する | 国道9号(つるぎ丘交差点～一本柳交差点) |
| | | <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する | |
| <input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する | | | |
| 4. 環境 | 地球環境の保全 | <input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 | CO2排出削減量:7699t-CO2/年 |
| | 生活環境の改善・保全 | <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 | (推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):国道427号 物部養父線 宮津養父線 金浦和田山線 排出削減量:108t/年、排出削減率:4割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてNOx排出増加量:80t/年 |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 | (推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):国道427号 物部養父線 宮津養父線 金浦和田山線 排出削減量:10t/年、排出削減率:4割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてSPM排出増加量:7t/年 |
| | | <input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある | |
| | | <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される | |
| 5. その他 | 他のプロジェクトとの関係 | <input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている | 但馬地域ビジョン(広域交流を支える広域交通ネットワーク整備として、北近畿豊岡自動車道が位置づけされている) |
| | その他 | <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる | |

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・BP・その他の別 |
|--------|---------|----------|------|-------------|
| 国道483号 | 和田山八鹿道路 | L=13.7km | 高規格B | BP |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|----------------|-----|---------|
| 15,600 | 4車線 | 近畿地方整備局 |

① 費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|--------|-------|---------|
| 基準年 | 平成23年度 | | |
| 単純合計 | 963億円 | 228億円 | 1,191億円 |
| うち残事業分 | 349億円 | 228億円 | 577億円 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 964億円 | 78億円 | 1,042億円 |
| うち残事業分 | 295億円 | 78億円 | 373億円 |

② 便益

| | 走行時間 短縮便益 | 走行経費 減少便益 | 交通事故 減少便益 | 合計 |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|---------|
| 基準年 | 平成23年度 | | | |
| 供用年 | 平成30年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 59億円 | 10億円 | 4.6億円 | 73億円 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 947億円 | 153億円 | 73億円 | 1,173億円 |
| うち残事業分 | 947億円 | 153億円 | 73億円 | 1,173億円 |

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

| | |
|----------------|-------|
| 費用便益比（事業全体） | 1.1 |
| 経済的純現在価値（事業全体） | 131億円 |
| 経済的内部収益率（事業全体） | 4.6% |
| 費用便益比（残事業） | 3.1 |
| 経済的純現在価値（残事業） | 800億円 |
| 経済的内部収益率（残事業） | 14.9% |

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比（B/C） |
|------|-----------|-------|------------|
| 交通量 | 15,600台/日 | ±10% | 2.8~3.5 |
| 事業費 | 349億円 | ±10% | 2.9~3.4 |
| 事業期間 | 6年 | ±20% | 3.1~3.2 |

交通状況の変化

様式-3①

事業名：和田山八鹿道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|--------------------------|----------------------|--------|-------------------|-------------------|---------------------|
| ①新設・改築道路 (13.7km) | 交通量 ^{※1} | [台/日] | 0 | 15,200 | |
| | 走行時間 ^{※2} | [分] | 0 | 12 | |
| | 走行時間費用 ^{※3} | [億円/年] | 0.00 | 33.29 | |
| ②主な周辺道路 ^{※4} | 国道9号 (16.5km) | 交通量 | [台/日] | 16,600 | 10,000 |
| | | 走行時間 | [分] | 30 | 25 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 94.97 | 48.92 |
| | 国道427号 (2.7km) | 交通量 | [台/日] | 11,500 | 6,300 |
| | | 走行時間 | [分] | 4 | 4 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 9.62 | 4.63 |
| | 物部養父線 (10.0km) | 交通量 | [台/日] | 11,700 | 6,700 |
| | | 走行時間 | [分] | 18 | 15 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 38.94 | 19.28 |
| | 宮津養父線 (1.3km) | 交通量 | [台/日] | 6,800 | 4,700 |
| | | 走行時間 | [分] | 2 | 2 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 2.44 | 1.64 |
| | 金浦和田山線 (0.3km) | 交通量 | [台/日] | 16,500 | 10,000 |
| | | 走行時間 | [分] | 1 | 1 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 2.69 | 1.27 |
| ③その他道路合計 (25,471.4km) | 走行時間費用 | [億円/年] | 177,957.91 | 177,938.21 | |
| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便益 (A - B) |
| 合計：25,515.9km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 178,106.57 | 178,047.24 | 59.33 |

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

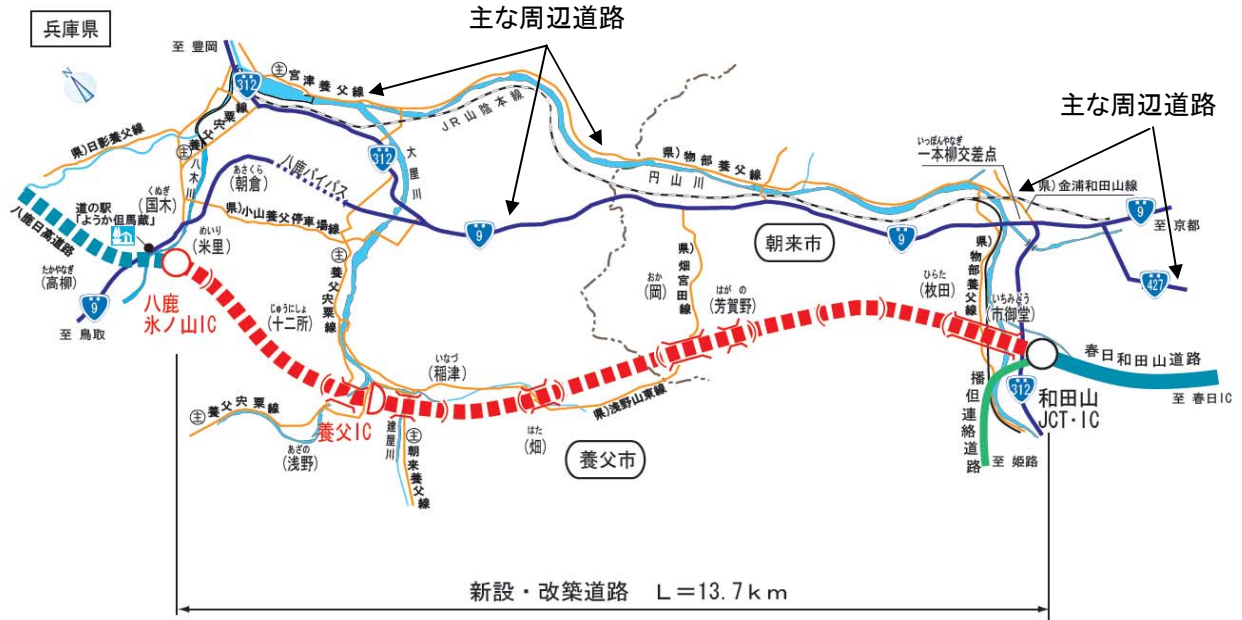
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：和田山八鹿道路（残事業）

（推計時点 H42年）

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|--------------------------|----------------------|--------|-------------------|-------------------|---------------------|
| ①新設・改築道路 (13.7km) | 交通量 ^{※1} | [台/日] | 0 | 15,200 | |
| | 走行時間 ^{※2} | [分] | 0 | 12 | |
| | 走行時間費用 ^{※3} | [億円/年] | 0.00 | 33.29 | |
| ②主な周辺道路 ^{※4} | 国道9号 (16.5km) | 交通量 | [台/日] | 16,600 | 10,000 |
| | | 走行時間 | [分] | 30 | 25 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 94.97 | 48.92 |
| | 国道427号 (2.7km) | 交通量 | [台/日] | 11,500 | 6,300 |
| | | 走行時間 | [分] | 4 | 4 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 9.62 | 4.63 |
| | 物部養父線 (10.0km) | 交通量 | [台/日] | 11,700 | 6,700 |
| | | 走行時間 | [分] | 18 | 15 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 38.94 | 19.28 |
| | 宮津養父線 (1.3km) | 交通量 | [台/日] | 6,800 | 4,700 |
| | | 走行時間 | [分] | 2 | 2 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 2.44 | 1.64 |
| | 金浦和田山線 (0.3km) | 交通量 | [台/日] | 16,500 | 10,000 |
| | | 走行時間 | [分] | 1 | 1 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 2.69 | 1.27 |
| ③その他道路合計 (25,471.4km) | 走行時間費用 | [億円/年] | 177,957.91 | 177,938.21 | |
| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便益 (A - B) |
| 合計：25,515.9km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 178,106.57 | 178,047.24 | 59.33 |

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

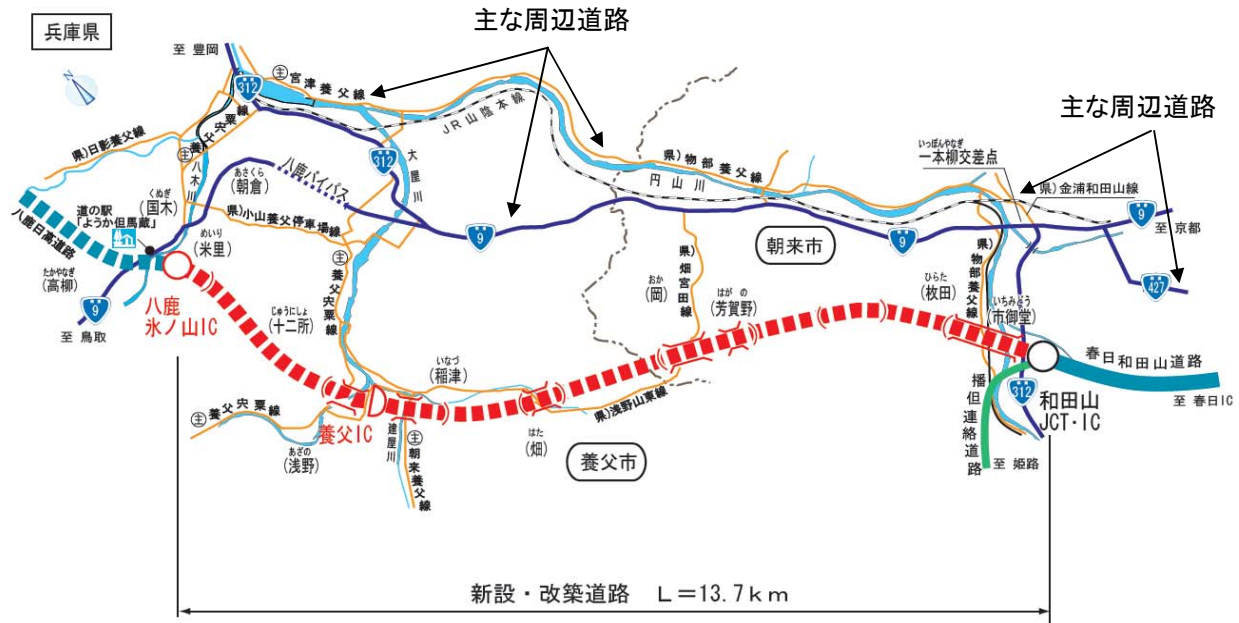
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：和田山八鹿道路

(2)

| 項目 | | チェック欄 |
|---------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 算出マニュアル | 費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | その他 | <input type="checkbox"/> |
| 分析の基本的事項 | 分析対象期間 | 50年間 |
| | 社会的割引率 | 4% |
| | 基準年次 | 平成23年 |
| 交通流の推計時点 | 1時点のみ推計 | <input checked="" type="checkbox"/> (H42) |
| | 複数時点での推計 | <input type="checkbox"/> |
| 推計の状況 | 整備の有無それぞれで交通流を推計 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | 整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載 | <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 |
| 推計に用いたOD表 | 道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法) | <input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスペース) |
| | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法) | <input type="checkbox"/> |
| | その他() | <input type="checkbox"/> |
| 開発交通量の考慮 | 無 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | 有 | <input type="checkbox"/> |
| | 有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 | ()台トリップ/日 |
| 配分交通量の推計手法 | Q-V式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> |
| | 転換率式を用いた配分 | <input type="checkbox"/> |
| | Q-V式と転換率式の併用による配分 | <input type="checkbox"/> |
| | 均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分) | <input type="checkbox"/> |
| | 簡易手法 | <input type="checkbox"/> |
| | 簡易手法の採択理由 小規模事業である | <input type="checkbox"/> |
| | 山間部海岸部で併行道路が少ない | <input type="checkbox"/> |
| その他() 簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等) | | |
| 速度設定の考え方 | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載 | <input type="checkbox"/> |
| | 最終配分の速度 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | 採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。 | |
| | その他() | <input type="checkbox"/> |

交通流推計

(3)

| 項目 | | チェック欄 | | |
|---------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------|
| 便益の算定 | 休日交通の影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する | <input type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する場合のみ | 面的に考慮 | <input type="checkbox"/> |
| | | | 対象路線のみ考慮 | <input type="checkbox"/> |
| | 採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載 | | () % | |
| | 災害等による通行止めの影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する | <input type="checkbox"/> | |
| | | 考慮する場合のみ | 採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載 | () 日 |
| | | | とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載 | <input type="checkbox"/> |
| | 冬期交通の影響 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 考慮する | | <input type="checkbox"/> | | |
| 考慮する場合のみ | | 採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 | () 日 | |
| | | 冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 | | |
| 交通流推計の時点以外の便益の算定 | ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定 | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | その他 () | <input type="checkbox"/> | | |
| 車種別時間価値原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | 独自に設定した値を使用 | <input type="checkbox"/> | | |
| 車種別走行経費原単位 | 費用便益分析マニュアルの値を使用 | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | 独自に設定した値を使用 | <input type="checkbox"/> | | |
| 交通事故減少便益算定 | 中央分離帯の有無を考慮 | <input type="checkbox"/> | | |
| | 中央分離帯の有無を考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| 走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益 | 考慮しない | <input checked="" type="checkbox"/> | | |
| | 考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること) | <input type="checkbox"/> | | |
| その他 | | | | |

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道483号 和田山八鹿道路

| | | |
|--------|--------|--------|
| 単価(億円) | 延長(km) | 単価(億円) |
| 0.35 | 13.7 | 4.80 |

| 年次 | 年度 | 割戻率 | GDP デフレーター | 事業費(億円) | | 維持管理費(億円) | |
|--------|------|--------|---------------|---------|--------|-----------|------|
| | | | | 単価単価 | 現在価値 | 単価単価 | 現在価値 |
| -21年目 | H 9 | 1.7317 | 103.4 | 0.95 | 1.44 | | |
| -20年目 | H 10 | 1.6651 | 102.8 | 0.95 | 1.39 | | |
| -19年目 | H 11 | 1.6010 | 101.3 | 2.86 | 4.06 | | |
| -18年目 | H 12 | 1.5395 | 99.7 | 2.76 | 3.84 | | |
| -17年目 | H 13 | 1.4802 | 98.4 | 17.18 | 23.26 | | |
| -16年目 | H 14 | 1.4233 | 96.6 | 18.10 | 24.00 | | |
| -15年目 | H 15 | 1.3686 | 95.4 | 29.72 | 38.38 | | |
| -14年目 | H 16 | 1.3159 | 94.4 | 7.15 | 8.97 | | |
| -13年目 | H 17 | 1.2653 | 93.2 | 7.95 | 9.72 | | |
| -12年目 | H 18 | 1.2167 | 92.5 | 44.15 | 52.27 | | |
| -11年目 | H 19 | 1.1699 | 91.7 | 53.02 | 60.88 | | |
| -10年目 | H 20 | 1.1249 | 91.2 | 52.21 | 57.96 | | |
| -9年目 | H 21 | 1.0816 | 90.0 | 85.30 | 92.27 | | |
| -8年目 | H 22 | 1.0400 | 90.0 | 151.00 | 157.04 | | |
| -7年目 | H 23 | 1.0000 | 90.0 | 140.88 | 140.88 | | |
| -6年目 | H 24 | 0.9615 | 90.0 | 27.70 | 26.63 | | |
| -5年目 | H 25 | 0.9246 | 90.0 | 34.62 | 32.01 | | |
| -4年目 | H 26 | 0.8890 | 90.0 | 34.62 | 30.78 | | |
| -3年目 | H 27 | 0.8548 | 90.0 | 55.39 | 47.35 | | |
| -2年目 | H 28 | 0.8219 | 90.0 | 100.39 | 82.51 | | |
| -1年目 | H 29 | 0.7903 | 90.0 | 95.95 | 75.83 | | |
| 供用開始年次 | H 30 | 0.7599 | 90.0 | | | 4.57 | 3.47 |
| 1年目 | H 31 | 0.7307 | 90.0 | | | 4.57 | 3.34 |
| 2年目 | H 32 | 0.7026 | 90.0 | | | 4.57 | 3.21 |
| 3年目 | H 33 | 0.6756 | 90.0 | | | 4.57 | 3.09 |
| 4年目 | H 34 | 0.6496 | 90.0 | | | 4.57 | 2.97 |
| 5年目 | H 35 | 0.6246 | 90.0 | | | 4.57 | 2.85 |
| 6年目 | H 36 | 0.6006 | 90.0 | | | 4.57 | 2.74 |
| 7年目 | H 37 | 0.5775 | 90.0 | | | 4.57 | 2.64 |
| 8年目 | H 38 | 0.5553 | 90.0 | | | 4.57 | 2.54 |
| 9年目 | H 39 | 0.5339 | 90.0 | | | 4.57 | 2.44 |
| 10年目 | H 40 | 0.5134 | 90.0 | | | 4.57 | 2.34 |
| 11年目 | H 41 | 0.4936 | 90.0 | | | 4.57 | 2.25 |
| 12年目 | H 42 | 0.4746 | 90.0 | | | 4.57 | 2.17 |
| 13年目 | H 43 | 0.4564 | 90.0 | | | 4.57 | 2.08 |
| 14年目 | H 44 | 0.4388 | 90.0 | | | 4.57 | 2.00 |
| 15年目 | H 45 | 0.4220 | 90.0 | | | 4.57 | 1.93 |
| 16年目 | H 46 | 0.4057 | 90.0 | | | 4.57 | 1.85 |
| 17年目 | H 47 | 0.3901 | 90.0 | | | 4.57 | 1.78 |
| 18年目 | H 48 | 0.3751 | 90.0 | | | 4.57 | 1.71 |
| 19年目 | H 49 | 0.3607 | 90.0 | | | 4.57 | 1.65 |
| 20年目 | H 50 | 0.3468 | 90.0 | | | 4.57 | 1.58 |
| 21年目 | H 51 | 0.3335 | 90.0 | | | 4.57 | 1.52 |
| 22年目 | H 52 | 0.3207 | 90.0 | | | 4.57 | 1.46 |
| 23年目 | H 53 | 0.3083 | 90.0 | | | 4.57 | 1.41 |
| 24年目 | H 54 | 0.2965 | 90.0 | | | 4.57 | 1.35 |
| 25年目 | H 55 | 0.2851 | 90.0 | | | 4.57 | 1.30 |
| 26年目 | H 56 | 0.2741 | 90.0 | | | 4.57 | 1.25 |
| 27年目 | H 57 | 0.2636 | 90.0 | | | 4.57 | 1.20 |
| 28年目 | H 58 | 0.2534 | 90.0 | | | 4.57 | 1.16 |
| 29年目 | H 59 | 0.2437 | 90.0 | | | 4.57 | 1.11 |
| 30年目 | H 60 | 0.2343 | 90.0 | | | 4.57 | 1.07 |
| 31年目 | H 61 | 0.2253 | 90.0 | | | 4.57 | 1.03 |
| 32年目 | H 62 | 0.2166 | 90.0 | | | 4.57 | 0.99 |
| 33年目 | H 63 | 0.2083 | 90.0 | | | 4.57 | 0.95 |
| 34年目 | H 64 | 0.2003 | 90.0 | | | 4.57 | 0.91 |
| 35年目 | H 65 | 0.1926 | 90.0 | | | 4.57 | 0.88 |
| 36年目 | H 66 | 0.1852 | 90.0 | | | 4.57 | 0.85 |
| 37年目 | H 67 | 0.1780 | 90.0 | | | 4.57 | 0.81 |

| | | | | | | | | |
|--------|---|----|--------|------|--------|--------|--------|--------|
| 38年目 | H | 68 | 0.1712 | 90.0 | | | 4.57 | 0.78 |
| 39年目 | H | 69 | 0.1646 | 90.0 | | | 4.57 | 0.75 |
| 40年目 | H | 70 | 0.1583 | 90.0 | | | 4.57 | 0.72 |
| 41年目 | H | 71 | 0.1522 | 90.0 | | | 4.57 | 0.70 |
| 42年目 | H | 72 | 0.1463 | 90.0 | | | 4.57 | 0.67 |
| 43年目 | H | 73 | 0.1407 | 90.0 | | | 4.57 | 0.64 |
| 44年目 | H | 74 | 0.1353 | 90.0 | | | 4.57 | 0.62 |
| 45年目 | H | 75 | 0.1301 | 90.0 | | | 4.57 | 0.59 |
| 46年目 | H | 76 | 0.1251 | 90.0 | | | 4.57 | 0.57 |
| 47年目 | H | 77 | 0.1203 | 90.0 | | | 4.57 | 0.55 |
| 48年目 | H | 78 | 0.1157 | 90.0 | | | 4.57 | 0.53 |
| 49年目 | H | 79 | 0.1112 | 90.0 | -64.82 | -7.21 | 4.57 | 0.51 |
| 合計 | | | | | 898.04 | 964.26 | 228.33 | 77.51 |
| 単純事業費計 | | | | | | 962.86 | | 228.33 |

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名: 国道483号 和田山八鹿道路

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

| 年次 | 年度 | 割戻率 | GDP デフレーター | 事業費(億円) | | 維持管理費(億円) | |
|--------|------|--------|---------------|---------|--------|-----------|--------|
| | | | | 単価(億円) | 延長(km) | 単価(億円) | 単価(億円) |
| | | | | 0.35 | 13.7 | | 4.80 |
| -6年目 | H 24 | 0.9615 | 90.0 | 27.70 | 26.63 | | |
| -5年目 | H 25 | 0.9246 | 90.0 | 34.62 | 32.01 | | |
| -4年目 | H 26 | 0.8890 | 90.0 | 34.62 | 30.78 | | |
| -3年目 | H 27 | 0.8548 | 90.0 | 55.39 | 47.35 | | |
| -2年目 | H 28 | 0.8219 | 90.0 | 100.39 | 82.51 | | |
| -1年目 | H 29 | 0.7903 | 90.0 | 95.95 | 75.83 | | |
| 供用開始年次 | H 30 | 0.7599 | 90.0 | | | 4.57 | 3.47 |
| 1年目 | H 31 | 0.7307 | 90.0 | | | 4.57 | 3.34 |
| 2年目 | H 32 | 0.7026 | 90.0 | | | 4.57 | 3.21 |
| 3年目 | H 33 | 0.6756 | 90.0 | | | 4.57 | 3.09 |
| 4年目 | H 34 | 0.6496 | 90.0 | | | 4.57 | 2.97 |
| 5年目 | H 35 | 0.6246 | 90.0 | | | 4.57 | 2.85 |
| 6年目 | H 36 | 0.6006 | 90.0 | | | 4.57 | 2.74 |
| 7年目 | H 37 | 0.5775 | 90.0 | | | 4.57 | 2.64 |
| 8年目 | H 38 | 0.5553 | 90.0 | | | 4.57 | 2.54 |
| 9年目 | H 39 | 0.5339 | 90.0 | | | 4.57 | 2.44 |
| 10年目 | H 40 | 0.5134 | 90.0 | | | 4.57 | 2.34 |
| 11年目 | H 41 | 0.4936 | 90.0 | | | 4.57 | 2.25 |
| 12年目 | H 42 | 0.4746 | 90.0 | | | 4.57 | 2.17 |
| 13年目 | H 43 | 0.4564 | 90.0 | | | 4.57 | 2.08 |
| 14年目 | H 44 | 0.4388 | 90.0 | | | 4.57 | 2.00 |
| 15年目 | H 45 | 0.4220 | 90.0 | | | 4.57 | 1.93 |
| 16年目 | H 46 | 0.4057 | 90.0 | | | 4.57 | 1.85 |
| 17年目 | H 47 | 0.3901 | 90.0 | | | 4.57 | 1.78 |
| 18年目 | H 48 | 0.3751 | 90.0 | | | 4.57 | 1.71 |
| 19年目 | H 49 | 0.3607 | 90.0 | | | 4.57 | 1.65 |
| 20年目 | H 50 | 0.3468 | 90.0 | | | 4.57 | 1.58 |
| 21年目 | H 51 | 0.3335 | 90.0 | | | 4.57 | 1.52 |
| 22年目 | H 52 | 0.3207 | 90.0 | | | 4.57 | 1.46 |
| 23年目 | H 53 | 0.3083 | 90.0 | | | 4.57 | 1.41 |
| 24年目 | H 54 | 0.2965 | 90.0 | | | 4.57 | 1.35 |
| 25年目 | H 55 | 0.2851 | 90.0 | | | 4.57 | 1.30 |
| 26年目 | H 56 | 0.2741 | 90.0 | | | 4.57 | 1.25 |
| 27年目 | H 57 | 0.2636 | 90.0 | | | 4.57 | 1.20 |
| 28年目 | H 58 | 0.2534 | 90.0 | | | 4.57 | 1.16 |
| 29年目 | H 59 | 0.2437 | 90.0 | | | 4.57 | 1.11 |
| 30年目 | H 60 | 0.2343 | 90.0 | | | 4.57 | 1.07 |
| 31年目 | H 61 | 0.2253 | 90.0 | | | 4.57 | 1.03 |
| 32年目 | H 62 | 0.2166 | 90.0 | | | 4.57 | 0.99 |
| 33年目 | H 63 | 0.2083 | 90.0 | | | 4.57 | 0.95 |
| 34年目 | H 64 | 0.2003 | 90.0 | | | 4.57 | 0.91 |
| 35年目 | H 65 | 0.1926 | 90.0 | | | 4.57 | 0.88 |
| 36年目 | H 66 | 0.1852 | 90.0 | | | 4.57 | 0.85 |
| 37年目 | H 67 | 0.1780 | 90.0 | | | 4.57 | 0.81 |
| 38年目 | H 68 | 0.1712 | 90.0 | | | 4.57 | 0.78 |
| 39年目 | H 69 | 0.1646 | 90.0 | | | 4.57 | 0.75 |
| 40年目 | H 70 | 0.1583 | 90.0 | | | 4.57 | 0.72 |
| 41年目 | H 71 | 0.1522 | 90.0 | | | 4.57 | 0.70 |
| 42年目 | H 72 | 0.1463 | 90.0 | | | 4.57 | 0.67 |
| 43年目 | H 73 | 0.1407 | 90.0 | | | 4.57 | 0.64 |
| 44年目 | H 74 | 0.1353 | 90.0 | | | 4.57 | 0.62 |
| 45年目 | H 75 | 0.1301 | 90.0 | | | 4.57 | 0.59 |
| 46年目 | H 76 | 0.1251 | 90.0 | | | 4.57 | 0.57 |
| 47年目 | H 77 | 0.1203 | 90.0 | | | 4.57 | 0.55 |
| 48年目 | H 78 | 0.1157 | 90.0 | | | 4.57 | 0.53 |
| 49年目 | H 79 | 0.1112 | 90.0 | 0.00 | 0.00 | 4.57 | 0.51 |
| 合計 | | | | 348.67 | 295.11 | 228.33 | 77.51 |
| 単純事業費計 | | | | 348.67 | | 228.33 | |

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

(事業全体)

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|--------|---------|-----|--------|
| 国道483号 | 和田山八鹿道路 | 4 | 13.7km |

■事業費内訳

| 区分 | 費目 | 工種 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|----|---------|---------|----------------|-----------|-------------|---------------------------------------------------------|
| ① | 工事費 | | | | 74,285 | |
| | 改良費 | | | | 4,419 | |
| | | 土工 | m ³ | 2,319,124 | 2,728 | 切土(449,799m ³)、盛土(1,869,325m ³) |
| | | 軟弱地盤改良工 | m ³ | | | |
| | | 法面工 | m ² | 109,100 | 49 | 切土法面、盛土法面 |
| | | 擁壁工 | 式 | 1 | 1,038 | ブロック積、重力式擁壁、逆T式擁壁、補強土壁、排水等 |
| | | 函渠工 | m | 399 | 605 | |
| | 橋梁費 | | | | 20,301 | |
| | | 100m以上 | m | 3,340 | 18,430 | 鋼橋4橋、PC橋4橋 |
| | | 100m未満 | m | 369 | 1,871 | 鋼橋2橋、PC橋3橋 |
| | トンネル費 | | | | 40,142 | |
| | | NATM | m | 16,730 | 40,142 | 5本(上下線) |
| | | シールド | m | | | |
| | IC・JCT費 | | | | 2,271 | |
| | | IC | 箇所 | 2 | 2,040 | トランペット型(1箇所)、ダイヤモンド型(1箇所) |
| | | JCT | 箇所 | 1 | 231 | トランペット型(1箇所)・・・完成工区との接続部施工のみ |
| | 舗装費 | | | | 3,573 | |
| | | 車道舗装 | m ² | 266,865 | 3,573 | トンネル舗装含む |
| | | 歩道舗装 | m ² | | | |
| | 付帯施設費 | | | | 3,579 | |
| | | 交通管理施設工 | 式 | 1 | 3,579 | 標識工、防護柵工、道路照明等 |
| | | 遮音壁 | m | | | |
| ② | 用地及補償費 | | | | 9,800 | |
| | 用地費 | | | | 6,482 | |
| | | 宅地 | m ² | 22,629 | 984 | 宅地見込・墓地等を含む |
| | | 田畑 | m ² | 188,299 | 5,009 | |
| | | 山林・原野 | m ² | 244,601 | 489 | |
| | 補償費 | | 式 | 1 | 3,318 | |
| ③ | 間接経費 | | 式 | 1 | 17,015 | 地質調査、測量、設計にかかる費用等 |
| | 全体事業費 | | | | 101,100 | |

(残事業)

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|--------|---------|-----|--------|
| 国道483号 | 和田山八鹿道路 | 4 | 13.7km |

■事業費内訳

| 区分 | 費目 | 工種 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|----|---------|---------|----------------|---------|-------------|-----------------------------------------------------|
| ① | 工事費 | | | | 30,840 | |
| | 改良費 | | | | 371 | |
| | | 土工 | m ³ | 96,195 | 147 | 切土(57,370m ³)、盛土(38,825m ³) |
| | | 軟弱地盤改良工 | m ³ | | | |
| | | 法面工 | m ² | 7,610 | 3 | 切土法面、盛土法面 |
| | | 擁壁工 | 式 | 1 | 221 | ブロック積、重力式擁壁、逆T式擁壁、補強土壁、排水等 |
| | | 函渠工 | m | | | |
| | 橋梁費 | | | | 8,457 | |
| | | 100m以上 | m | 1,286 | 8,041 | 鋼橋1橋、PC橋2橋 |
| | | 100m未満 | m | 128 | 416 | 鋼橋1橋 |
| | トンネル費 | | | | 20,071 | |
| | | NATM | m | 8,365 | 20,071 | 5本(上下線) |
| | | シールド | m | | | |
| | IC・JCT費 | | | | | |
| | | IC | 箇所 | | | |
| | | JCT | 箇所 | | | |
| | 舗装費 | | | | 1,786 | |
| | | 車道舗装 | m ² | 133,432 | 1,786 | トンネル舗装含む |
| | | 歩道舗装 | m ² | | | |
| | 付帯施設費 | | | | 155 | |
| | | 交通管理施設工 | 式 | 1 | 155 | 標識工、防護柵工、道路照明等 |
| | | 遮音壁 | m | | | |
| ② | 用地及補償費 | | | | | |
| | 用地費 | | | | | |
| | | 宅地 | m ² | | | |
| | | 田畑 | m ² | | | |
| | | 山林・原野 | m ² | | | |
| | 補償費 | | 式 | | | |
| ③ | 間接経費 | | 式 | 1 | 5,770 | 地質調査、測量、設計にかかる費用等 |
| | 全体事業費 | | | | 36,610 | |

(事業全体、残事業)

| 路線名 | 箇所名 | 車線数 | 延長 |
|-----------|---------|-----|--------|
| 北近畿豊岡自動車道 | 和田山八鹿道路 | 4 | 13.7km |

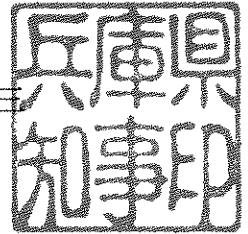
■維持管理費内訳

| 区分 | 単位 | 数量 | 金額 (百万円) | 備考 |
|---------|----|------|-------------|--------------------|
| 維持費 | km | 13.7 | 6,200 | 巡回、清掃、除草等 |
| 修繕費 | 式 | 1 | 18,000 | 橋梁3.7km、トンネル16.7km |
| 維持管理費合計 | | | 24,200 | |

土第 1313 号
平成 23 年 9 月 13 日

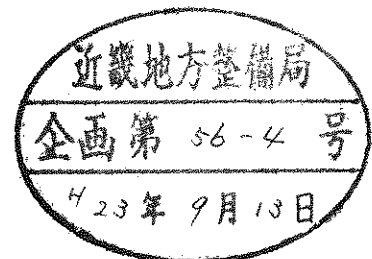
近畿地方整備局長
上 総 周 平 様

兵庫県知事 井戸 敏三



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成
に係る意見照会について（回答）

平成 23 年 8 月 16 日付け国近整企画第 29 号で照会のありました標記の件につき
まして、別紙のとおり回答します。



【道路事業】

〈一般国道483号和田山八鹿道路〉

兵庫県知事の意見

一般国道483号北近畿豊岡自動車道(約70km)は、県の重要施策である「高速道六基幹軸」の日本海太平洋軸を構成しており、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路及び鳥取豊岡宮津自動車道と結節することにより、環日本海地域と関西都市圏の連携・交流を強化するとともに、県内唯一の高速道路空白地域を解消する極めて重要な道路である。

また、但馬地域唯一の3次救急医療機関である公立豊岡病院へのアクセス性向上や災害時など緊急時における輸送路の確保など、医療や防災面においても大きな効果を発揮する道路であり、先の東日本大震災を踏まえ、北近畿豊岡自動車道の早期整備に対する期待は一層高まっている。

和田山八鹿道路の2車線供用により、北近畿豊岡自動車道全線の約7割が供用することとなるが、関西都市圏から豊岡中心市街地や但馬海岸等へは、八鹿以北で混雑の著しい国道312号等の一般道路を経由せざるを得ない状況にある。

このような中、昨年10月には山陰海岸ジオパークが世界ジオパークネットワークに加盟認定され、環日本海地域と関西都市圏との結びつきはこれまで以上に重要となっている。

このため、北近畿豊岡自動車道は、県が進めている鳥取豊岡宮津自動車道との結節が不可欠であり、本道路の平成24年秋の2車線供用と合わせて、八鹿日高道路、日高豊岡南道路の事業推進、さらには豊岡道路についても、早期に都市計画決定手続きに着手できるようお願いしたい。

【港湾整備事業】**〈柴山港柴山地区避難港整備事業〉****兵庫県知事の意見**

柴山港は、特に冬期において気象・海象の厳しい日本海の西部に位置しており、海難事故防止、輸送の安定運行の面で避難港としての重要な役割を有している。

当該事業は、柴山港内の静穏を確保し、船舶の安全と利用促進に寄与することから、早期完成を図られたい。

なお、残事業の実施にあたっては、柴山港の静穏度を検証しながら、外防波堤の必要延長を再検討するなど、可能な限りコスト縮減に取り組んでいただきたい。